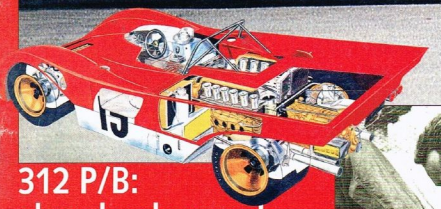
EL MITO 2

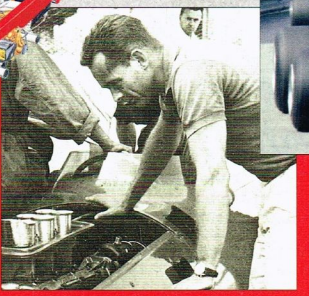
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

250 GT California: la spider más linda del mundo



312 P/B: el ancho de espadas contra Porsche



Phil Hill: rey de 1961

F1 312 T4: el último Mundial firmado Maranello

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 2

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Folletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito de Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en agosto de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

312 T4, Jody y Gilles el equipo del último triunfo

En 1979, con Scheckter y Villeneuve, la casa del Cavallino vivió una de sus temporadas más excitantes, que culminó con la última victoria en el Mundial de Pilotos.

El tema central de la temporada 1979: dos Ferrari a la cabeza, conduciendo la carrera. Esta vez va adelante Jody Scheckter, seguido de cerca por Gilles Villeneuve. Pero las posiciones a menudo se invirtieron.

Qué año, ese 1979! Para los seguidores de Ferrari es un año feliz y triste al mismo tiempo.

Feliz porque la casa del Cavallino Rampante se coronó campeón del mundo.

Y la aventura fue todavía más excitante porque el equipo estaba hecho para dejar su impronta en la historia de las carreras: Jody Scheckter y el canadiense volador, Gilles Villeneuve, dos pilotos superiores al promedio.

Pero también es un año triste, porque representa el último éxito de la Ferrari en la competencia más importante de la Fórmula 1, la que cuenta: el Mundial de Pilotos.

DOS CAMPEONES, DOS AMIGOS, UN AÑO INOLVIDABLE

Un año que dejó una marca en el corazón de los hinchas de la casa de Maranello. Tal vez, más que por las seis victorias logradas, por la garra que demostró el equipo y por la habilidad de ambos pilotos, que enseguida entablaron una amistad profunda, verdadera, no frecuente en el mundo de los GP.

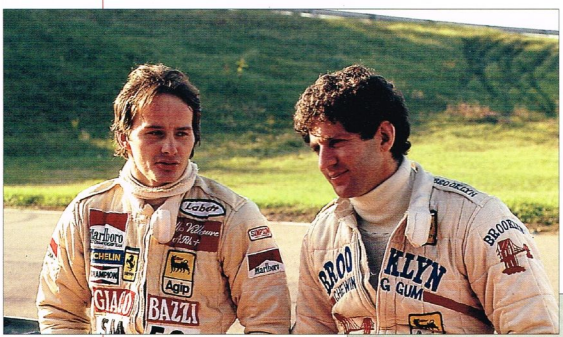
TRES VICTORIAS CADA UNO PARA CONSTRUIR UN MITO

La temporada 1979, aunque parezca raro, terminó empatada: tres victorias para Scheckter, campeón del mundo, y tres victorias para Villeneuve, segundo. Tan sólo 4 puntos (51 a 47) los separaban al final. El título 1979 se definió prácticamente entre las Ferrari, si

312 T4, los secretos de un arma ganadora

1979: dos años después de la victoria de Niki Lauda, Jody Scheckter le devuelve a Maranello el título Mundial ganando tres carreras.

bien desde el punto de vista técnico fue un año importante y los adversarios estuvieron más preparados que nunca. Prácticamente todas las monoplazas llevaban las "polleritas" y en la segunda mitad de la temporada dominó el Williams FW07 de Alain Jones. Además, ese año Renault obtuvo una victoria histórica en Dijon con el V6 turbo, la primera en la historia de la F1 con un motor de ese tipo. Para Gilles Villeneuve, el canadiense volador, nacido en Chamly (Québec) el 18 de enero de 1952, 1979 fue un año de león: ganó más veces (tres), logró más salidas en primer lugar (tres), obtuvo el mayor número de podios (cuatro segundos lugares) y de vueltas rápidas en carrera (cinco). El año siguiente fue décimo en el campeonato y séptimo en 1981. En 1982 murió en las pruebas de clasificación del Gran Premio de Bélgica. Paradójicamente, 1979 fue el año en que Gilles no tuvo ningún accidente; en 1981 sufrió nada menos que cuatro. Para Jody Scheckter, nacido en East London el 29 de enero de 1950 y considerado injustamente el "oso" de los grandes premios por su carácter callado, el 1979 es el primer año en Ferrari. Se consagra campeón del mundo con tres victorias. Otras tantas había logrado en 1977. Se retiró pronto, al final de la temporada 1980.



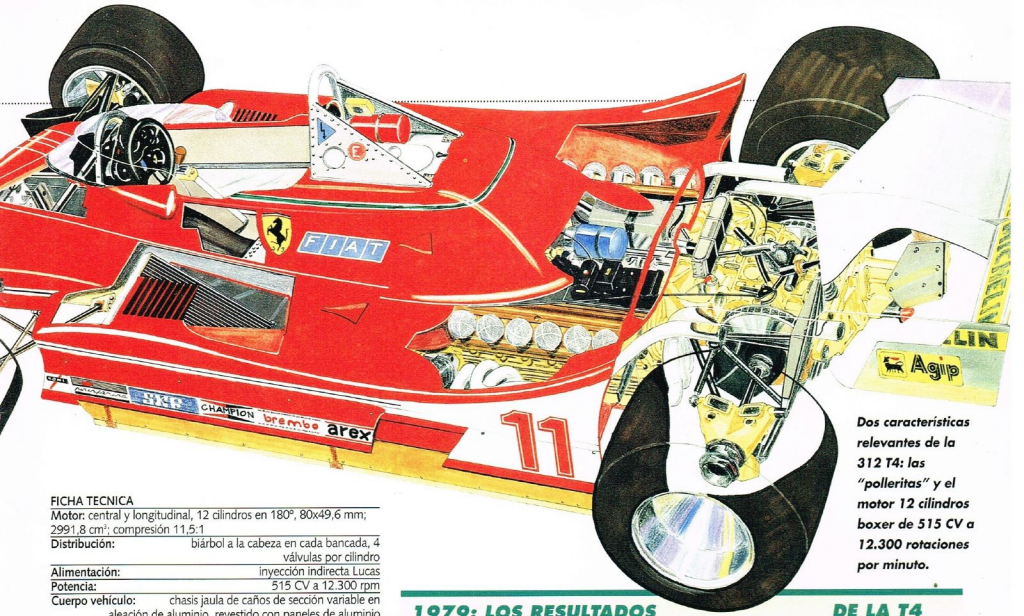
Scheckter y Villeneuve: dos compañeros de equipo, dos verdaderos amigos. También Gilles Villeneuve logró tres victorias, y quedó segundo en la clasificación general.

La Ferrari 312 T4 ha pasado a la historia como la monoplaza que llevó al piloto sudafricano Jody Scheckter a conquistar el título mundial en 1979 y a su compañero Gilles Villeneuve a obtener el segundo puesto de la tabla de clasificaciones.
La T4 fue también una de las últimas Fórmula 1 de la Ferrari que utilizó el motor de 12 cilindros contrapuestos (boxer).

Jody Scheckter en carrera en 1979, año del título mundial.

UNA LINEA AERODINAMICA MUY PERFECCIONADA

Este motor, típico de las monoplazas modenesas en los años 70, debutó con la 512 de 1965.
Pero fueron especialmente las exigencias de carácter aerodinámico las que inspiraron el proyecto de la 312 T4, nacida en la época de las llamadas "wing car" (literalmente, auto-ala), que proliferaron luego del ejemplo del Lotus 78 y 79, porque la particular arquitectura del motor restaba espacio fundamental justamente en la zona de salida del aire, ubicada en la parte posterior del auto.
El chasis era siempre de estruc-



Dos caracteristicas relevantes de la 312 T4: las "polleritas" y el motor 12 cilindros boxer de 515 CV a 12.300 rotaciones por minuto.

FICHA TECNICA

Motor:	central y longitudinal, 12 cilindros en 180°, 80x49,6 mm; 2991,8 cm³; compresión 11,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza en cada bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	515 CV a 12.300 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de sección variable en aleación de aluminio, revestido con paneles de aluminio
Tracción:	posterior; cambio transversal de 5 marchas
Suspensiones:	independientes con balancín superior, anteriores con triángulo inferior y posteriores con cuadrilátero inferior
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados, posteriores "in board"
Ruedas:	llantas componibles de 13 pulgadas
Neumáticos:	Michelin slick
Dimensiones:	4,46/2,12/1,03 m
Peso:	585 kilos
Ejemplares producidos:	5 en 1979
Números de chasis:	de 037 a 041

1979: LOS RESULTADOS DE LA T4

(En las primeras carreras se usó la 312 T3.)	*1° Villeneuve*	*1° Scheckter*	*4° Scheckter*	*1° Scheckter*
	2° Scheckter	***GP de Francia:***	***GP de Austria:***	*2° Villeneuve*
GP de Sudáfrica:	***GP de España:***	*2° Villeneuve*	*2° Villeneuve*	***GP de Canadá:***
1° Villeneuve	*4° Scheckter*	***GP Inglaterra:***	*4° Scheckter*	*2° Villeneuve*
2° Scheckter	***GP de Bélgica:***	*5° Scheckter*	***GP de Holanda:***	*4° Scheckter*
GP de Usa West:	*1° Scheckter*	***GP de Alemania:***	*2° Scheckter*	***GP de Usa East:***
	GP de Mónaco:	*2° Villeneuve*	***GP de Italia:***	*1° Villeneuve*

tura mixta, realizado con una jaula de caños y revestido con hojas de aluminio.

EL SECRETO VENCEDOR: LAS GOMAS Y EL MOTOR

Se trataba de una solución superada por los progresos técnicos de la época, que preveían chasis formados enteramente por hojas reforzadas de aluminio, mientras ya comenzaba a perfilarse nítidamente la llegada del kevlar y de la fibra de carbono. Tanto la mayor potencia del motor Ferrari respecto del Ford Cosworth como el aporte de los neumáticos radiales Michelin contribuyeron de manera importante para mantener la competitividad de la 312 T4 durante el desarrollo de toda la temporada.

El motor, en la versión 1979, disponía de una potencia de 515 CV a 12.300 vueltas por minuto.

Como característica tradicional de las monoplazas "T", la caja era transversal. Previsiblemente el éxito de la Ferrari 312 T4 fue inmediato, a partir del debut en el Gran Premio de Sudáfrica (en Argentina y Brasil, no obstante, corrió la vieja T3). En total ganó seis.

SCHECKTER LA RECUERDA ASI

"El debut con la Ferrari no fue fácil. Al comienzo de la temporada cometí algunos errores, debido a la falta de conocimiento del auto y de los neumáticos radiales Michelin. Luego las cosas empezaron a mejorar, especialmente desde Mónaco en adelante. En Ferrari, en aquella época, los malos momentos no duraban mucho. El cocktail formado por un buen equipo, buenos neumáticos, buen auto y un piloto en forma permitió la conquista del campeonato mundial."

Jody Scheckter

El campeón del mundo 1979, Jody Scheckter, posa en los boxes para los fotógrafos.

HISTORIA DE LA F1

1951, el desafío con Alfa

Fangio, con Alfa Romeo, gana el campeonato; pero Ascari y González, con los autos del Cavallino, terminan segundo y tercero.

La segunda edición del Campeonato Mundial de Fórmula 1 se caracterizó por la batalla entre Ferrari y Alfa Romeo. La casa de Milán preparó una evolución de la 158, llamada 159, también impulsada por un motor 1.500 cm³ con compresor. La Ferrari, que contrató como piloto al argentino Froilán González, junto a Ascari, Villoresi y Taruffi, construyó una serie de la 375 F1 con motor aspirado de 4.500 cm³.

En el circuito de Bremgarten (Suiza), el 27 de mayo de 1951, Fangio se impuso en el Gran Premio helvético, dejando a más de un minuto a la Ferrari de Taruffi quien, a su vez, superó por 4 segundos de ventaja a Farina. Ascari llegó sexto. En Bélgica, el 17 de junio, Fangio sufrió un problema mecánico y ganó el Alfa Romeo de Farina. Segundo, a tres minutos, fue Ascari, y Villoresi tercero, todavía más alejado.

Ascari, con Ferrari 375 F1, gana el Gran Premio de San Remo.

LA FERRARI GANA SU PRIMER GRAN PREMIO EN SILVERSTONE

El Campeonato siguió en Francia el 1° de julio, en Reims. Ascari terminó en segunda posición, pero tuvo que utilizar el auto de un compañero (González), al igual que el ganador, Fangio (que usó el de Fagioli). Tercero y cuarto llegaron Villoresi y Parnell, también con Ferrari.

La largada del GP de San Remo: se adelantan Graffenried (Nº 32), Ascari (Nº 18) y Villoresi (Nº 26).

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos
Fangio	Alfa Romeo	31
Ascari	Ferrari	25
González	Ferrari	24
Farina	Alfa Romeo	19
Villoresi	Ferrari	15
Taruffi	Ferrari	10
Wallard	Belanger	8
Bonetto	Alfa Romeo	7
Parnell	Ferrari y BRM	6
Nazaruk	Robbins	6
Fagioli	Alfa Romeo	4
McGrath	Hinckle	4
Sanesi	Alfa Romeo	3
Rosier	Talbot	3
Linden	Leitenberger	3
De Graffenried	Alfa Romeo-Maserati	2
Giraud-Cabantous	Talbot	2
Ball	Blakely	2

Farina fue quinto, a cuatro vueltas del auto de Fangio-Fagioli. El 14 de julio de 1951 fue una fecha histórica: aquel día en Silverstone, por primera vez, una Ferrari superó a un Alfa. Autor de la hazaña fue el argentino Froilán González, que picó en primera posición en la grilla de largada del Gran Premio de Inglaterra. El Alfa 159 de Fangio llegó a 51 segundos de la Ferrari 375 de González. Terce-

1951: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Suiza, *27 de mayo*	*2° Taruffi*
GP de Bélgica, *17 de junio*	*2° Ascari, 3° Villoresi*
GP de Francia, *1° de julio*	*2° Ascari-González, 3° Villoresi, 4° Parnell*
GP de Inglaterra, *14 de julio*	*1° Gonzalez, 3° Villoresi*
GP de Alemania, *29 de julio*	*1° Ascari, 3° González, 4° Villoresi 5° Taruffi*
GP de Italia, *16 de septiembre*	*1° Ascari, 2° González, 4° Villoresi 5° Taruffi*
GP de España, *28 de octubre*	*2° González, 4° Ascari*

Con sus 4.500 cm³, la 375 F1 le permitió a Ascari, aquí en el GP de Pau, ganar dos carreras del Campeonato.

1951: NACE EL FESTIVAL DE SAN REMO

Política: *Se crea la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, origen del Mercado Común. En Argentina, las mujeres participan por primera vez en una elección presidencial.*
Sociedad: *Nace el Festival de San Remo, ganado por Nilla Pizzi con* Grazie dei fior. *Kid Gavilán es el primer latinoamericano campeón peso "welter".*
Literatura: *Marguerite Yourcenar publica* Memorias de Adriano, *y aparece* Bestiario, *de Julio Cortázar.*
Arte: *El pintor Enrico Baj funda con Crippa y Dava el movimiento de la pintura nuclear.*
Ciencia: *Por primera vez, una pila atómica produce corriente eléctrica.*

ro fue Villoresi con Ferrari y cuarto Bonetto con Alfa. Nürburgring es sede, dos semanas más tarde, del Gran Premio de Alemania. Luego de 455 extenuantes kilómetros, Alberto Ascari supera, por más de medio minuto al Alfa de Fangio. Tercero, más distanciado, fue González, que precedió a otros tres ferraristas: Villoresi, Taruffi y Fischer.

1951 ES EL AÑO DEL GRAN DUELO ALFA 159 - FERRARI 375

El desafío entre Alfa y Ferrari se renovó en Monza. En la carrera hubo supremacía de las Ferrari 375 F1 sobre los Alfa 159. Ascari ganó su segundo gran premio consecutivo, con más de 44 segundos sobre González. El Alfa fue tercero con Farina, mientras que Fangio debió abandonar por rotura del motor. El Gran Premio de España es decisivo para el título. Ascari fue primero en las pruebas, pero Fangio ganó la carrera, logrando el primero de sus cinco títulos mundiales consecutivos. Pero también fue el canto del cisne del Alfa Romeo. Farina llegó tercero, entre las Ferrari de González y Ascari. El gran momento de la Ferrari estaba a punto de llegar.

Gran Premio de Bari: Villoresi espera la largada al lado de la 375 F1.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LOS SPORT PROTOTIPO

312 P/B, el ancho de espadas

1972: en el segundo año de carreras hereda el cetro de la Porsche 917 y estrena la fórmula de los Sport Prototipo de 3.000 cm³. Conquista el Mundial con 12 triunfos en 12 carreras.

Pocas Ferrari tuvieron una vida tan tormentosa como la 312 P/B. Debutó bajo el signo de la tragedia, creció entre innumerables dificultades y luego, finalmente, fue el instrumento de grandes victorias.

LA 312 P/B FUE EL ÚLTIMO AUTO SPORT DE LA FERRARI

La 312 P/B fue el último auto del Cavallino que corrió oficialmente carreras de duración. Y fue también el único Sport con motor de 12 cilindros contrapuestos. Un motor que no era completamente novedoso, porque derivaba del de la 212 E, el auto que le permitió a Peter Schetty lograr el Campeonato Europeo de Montaña en 1969, ganando las nueve trepadas de las que participó (no estuvo en la décima, porque ya se había asegurado el título). A su vez, la 212 E había aprovechado la experiencia del propulsor de 1.500 cm³ de 12 cilindros a 180° montado, en forma experimental, en la 512 F1 del 64/65.

Fueron justamente los éxitos de la 212 E los que empujaron a Mario Forghieri a desarrollar la idea del boxer, un propulsor ideal para autos con baricentro muy bajo, como la 312 B de Fórmula 1 equipada con el motor boxer a fin de 1969. Hacia la mitad de 1970 la CSI decidió que, desde 1972, el Campeonato Mundial de Marcas se iba a disputar con prototipos Sport biplaza de 3 litros, en lugar de los 5 litros de los viejos Sport.

DIRECTAMENTE DERIVADA DE LA 312 B DE FORMULA 1

Así, Forghieri tomó el chasis tubular de la 312 B y lo integró con paneles de aluminio. Fue el inicio de una nueva era. El motor era aquel usado por la Fórmula 1 y adaptado por

La 312 P/B de Jacky Ickx, en primera fila en Spa-Francorchamps, junto a un Matra. A la derecha, el piloto belga en los Mil Kilómetros de Austria, que corrió en pareja con Brian Redman.

RONNIE PETERSON Y LA 312 P/B

La 312 P/B salió del mundo de las carreras para entrar, directamente, en la leyenda. Ronnie Peterson, que corrió para el Cavallino Rampante sólo con la 312 P/B, quedó atrapado por el carisma y la perfomance de la Sport de Maranello. "No me gusta mucho correr con Sport Prototipo —declaró el as sueco luego de la victoria en las Mil Millas de Buenos Aires de 1972—. Prefiero la Fórmula 1. Pero, luego de esta victoria, es probable que me dedique más intensamente a este tipo de carreras." Frío y controlado, Peterson quedó fascinado en la pista por la 312 P/B.

Franco Rocchi al prototipo 312 P boxer, que se empezó a llamar P/B porque así lo impuso la prensa.

El chasis era de tipo semiautoportante, con paneles de aluminio remachado, una solución que gustaba mucho a Mauro Forghieri.

Sus principales ventajas eran la elevada rigidez y la liviandad.

Las suspensiones anteriores eran de triángulos sobrepuestos, mientras que atrás repetían el esquema de la Fórmula 1, con los enganches de los ejes de magnesio, los triángulos invertidos y las piezas de empuje sumamente delgadas.

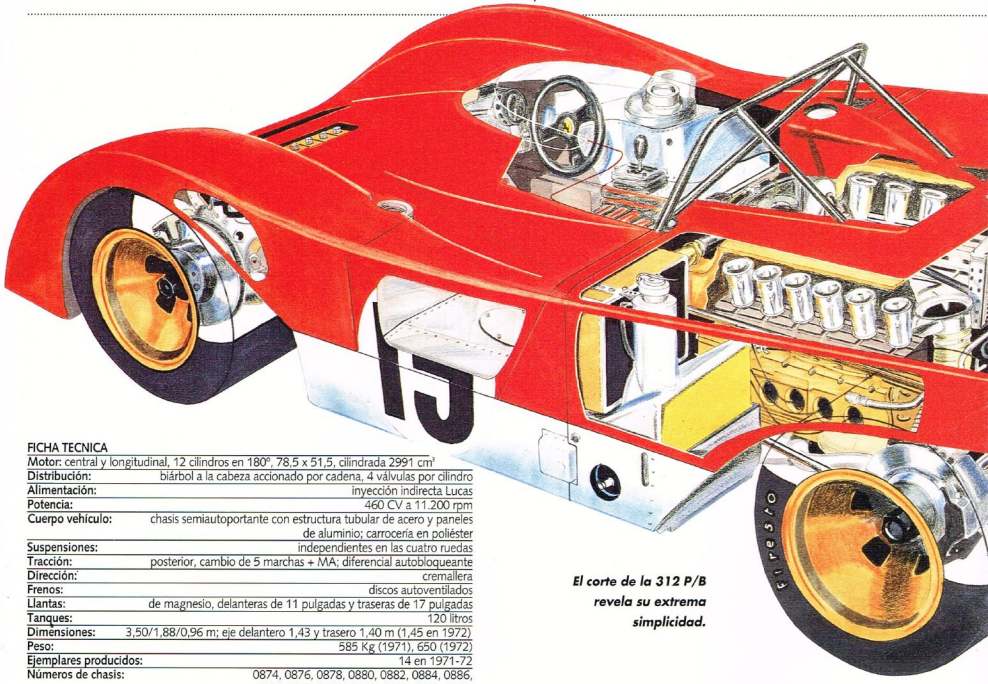
Tenía cuatro tanques, a fin de distribuir el peso: el más grande, de 80 litros, en la parte izquierda del habitáculo, para compensar el peso del piloto; uno de 20 litros en el flanco derecho, y dos de 10 litros bajo las piernas del conductor.

Este estaba prácticamente sentado sobre el combustible, una solución que se descubrió muy pronto como peligrosa. La carrocería, luego de una prueba con aluminio, en la versión definitiva fue de un poliéster extremadamente delgado, casi un velo, realizada en Turín por Cigala y Bertinetti.

LAS LINEAS SON ESENCIALES Y DECIDIDAMENTE AGUDAS

Las líneas eran esenciales, rectas. Luego de las primeras pruebas se volvieron aún más filosas, debido a la parrilla más ancha insertada en la trompa y a las aristas corriendo a lo largo de los laterales, desde la trompa hasta la cola ascendente.

Las primeras pruebas de la 312 P/B se realizaron en el circuito de Módena, y luego en Kyalami (Sudáfrica). Al volante estuvo Peter Schetty, por última vez en el papel de "tester": con la victoria de 1969 consiguió la confianza de Enzo Ferrari, que lo nom-



El corte de la 312 P/B revela su extrema simplicidad.

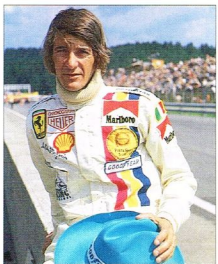
FICHA TECNICA

Motor:	central y longitudinal, 12 cilindros en 180°, 78,5 x 51,5, cilindrada 2991 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza accionado por cadena, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	460 CV a 11.200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis semiautoportante con estructura tubular de acero y paneles de aluminio; carrocería en poliéster
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	posterior, cambio de 5 marchas + MA; diferencial autobloqueante
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Llantas:	de magnesio, delanteras de 11 pulgadas y traseras de 17 pulgadas
Tanques:	120 litros
Dimensiones:	3,50/1,88/0,96 m; eje delantero 1,43 y trasero 1,40 m (1,45 en 1972)
Peso:	585 Kg (1971), 650 (1972)
Ejemplares producidos:	14 en 1971-72
Números de chasis:	0874, 0876, 0878, 0880, 0882, 0884, 0886, 0888, 0890, 0892, 0894, 0896, 0898, 0900

bró director deportivo (un cargo que Forghieri ya no podía ocupar, porque estaba muy atareado en Maranello). Los resultados fueron óptimos, por lo que Ferrari decidió que el auto debutara en los Mil Kilómetros de Buenos Aires, programados para el 10 de enero de 1971.

DESDE EL COMIENZO LA 312 P/B PELEA MANO A MANO CON LAS 5 LITROS

Luego de un increíble segundo lugar en las pruebas, el auto luchó mano a mano contra las poderosas 5 litros, permitidas por último año. Pero, mientras trataba de superar la 512 M de Parkes, Ignazio Giunti se encontró con el Matra que Jean Pierre Beltoise estaba empujando hacia los boxes, luego de quedarse sin combustible. El choque fue inevitable. Luego de un vuelo de algunas decenas de metros, el auto se detiene frente a las tribunas. Arturo Merzario corrió para tratar de sacar a Giunti del habitáculo, pero fue inútil. El piloto murió en la ambulancia.



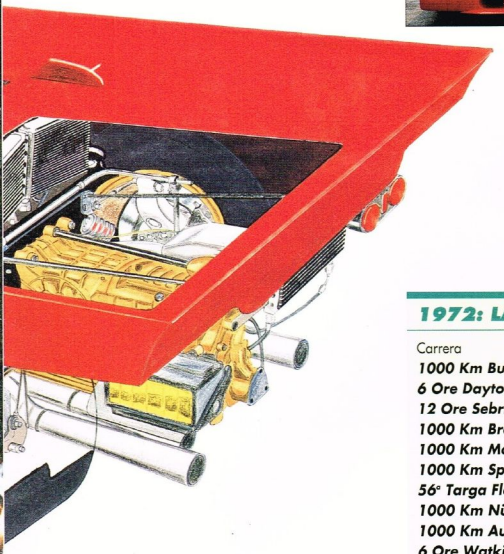
Arturo Merzario, en los años en que corrió para Ferrari. Con la 312 P/B ganó tres carreras.

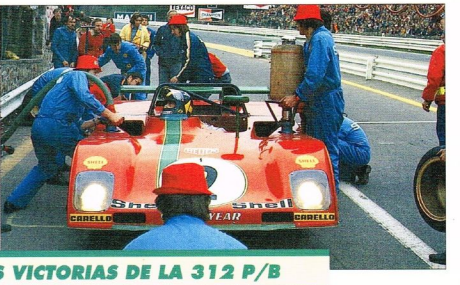
EN 1971 FALTO CONFIABILIDAD PERO EN 1972 LLEGARON TRIUNFOS EN CADENA

Fue el inicio de un verdadero calvario para las nuevas biplazas Ferrari: a lo largo de toda la temporada lograron terminar sólo tres carreras. En las demás, los mecánicos de Maranello fueron obligados a reconstruir los autos dañados por accidentes de todo tipo sufridos por los pilotos.

Finalmente, llegó 1972; con un prólogo victorioso, sobre el final de 1971: en Kyalami los dos autos llegaron primero y segundo.

En Ferrari se dieron cuenta de que el viento iba a cambiar: el auto ya estaba a punto, el





1972: LAS VICTORIAS DE LA 312 P/B

Carrera	Fecha	Piloto
1000 Km Buenos Aires	*9/1/1972*	*Peterson/Schenken*
6 Ore Daytona	*6/2/1972*	*Ickx/Andretti*
12 Ore Sebring	*25/3/1972*	*Ickx/Andretti*
1000 Km Brands Hatch	*16/4/1972*	*Ickx/Andretti*
1000 Km Monza	*25/4/1972*	*Ickx/Regazzoni*
1000 Km Spa-Francorchamps	*7/5/1972*	*Peterson/Schenken*
56° Targa Florio	*21/5/1972*	*Merzario/Munari*
1000 Km Nürburgring	*28/5/1972*	*Ickx/Regazzoni*
1000 Km Austria	*25/6/1972*	*Ickx/Redman*
6 Ore Watkins Glen	*22/7/1972*	*Ickx/Andretti*
500 Km Imola	*17/9/1972*	*Merzario*
9 Ore Kyalami	*4/11/1972*	*Regazzoni/Merzario*

Fotos superiores: la 312 P/B primera versión. Foto inferior: una 312 P/B en los boxes, recargando combustible, en una prueba de duración.

equipo se había vuelto una verdadera máquina de guerra y se estaba perfilando una serie de brillantes éxitos.

SIETE AUTOS DISPONIBLES PARA SIETE CAMPEONES

Siete eran los autos disponibles, para alternarlos con aquellos en preparación, y siete los formidables pilotos: Jacky Ickx, Mario Andretti, Clay Regazzoni, Brian Redman, Arturo Merzario, Ronnie Peterson y Tim Schenken.

Los resultados fueron superiores a las expectativas y, al final, las 312 P/B lograron el Campeonato Mundial Sport Prototipo ganando todas las carreras en programa. Hasta en los angostos y difíciles caminos de las Madonie, escenario de la Targa Florio, la 312 P/B aprovechó sus cualidades en las expertas manos de Merzario, ayudado en la ocasión por Sandro Munari, triunfador en el rally de Montecarlo pero sin experiencia con los autos Sport.

Sólo en Le Mans las Ferrari no participaron: ganó Matra, pero el honor del Cavallino fue defendido por el quinto lugar absoluto (y primero de su clase) de la 365 GTB/4 del equipo privado de Charles Pozzi.

El año 1973 regala otras satisfacciones a la 312 P/B, modificada en la distancia entre ejes, en los ejes mismos y en el motor, al que se le redujo la carrera para hacerlo más apto para las pruebas de duración.

EN 1973 PUDO SER OTRA VEZ MUNDIAL

Pero una serie de problemas técnicos y, sobre todo, una aplicación sumamente discutible de los reglamentos impidieron que la Ferrari defendiera el título. Enzo Ferrari reaccionó como siempre ante lo que consideraba incorrecto: retiró sus autos del Mundial de Marcas, concentrando en adelante los esfuerzos en la Fórmula 1.

Habrá que esperar hasta 1994 para ver nuevamente una Ferrari con ruedas cubiertas en pista, la 333 SP, destinada al campeonato americano IMSA. Pero, contrariando las expectativas, no será una participación exitosa.

250 California, la spider de ensueño

1957: nace la descapotable más famosa de Maranello. Deriva de las competiciones y está destinada al mercado estadounidense.

Quien pretenda decir cualquier cosa acerca de la Spyder (así, con "y") California, deberá recurrir necesariamente al uso de superlativos.

UN NOMBRE AMERICANO UNA LINEA TOTALMENTE ITALIANA

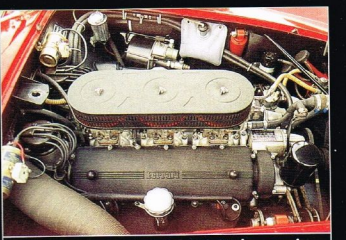
Empezando por la línea de la carrocería, diseñada por Aldo Broverone de Pininfarina, que retomó, especialmente en la parte posterior, las exitosas experiencias de la Aurelia B24 y de la Giulietta Spider. Un estilo decididamente diferente de aquel de las rudas descapotables inglesas. El spider italiano era por tradición elegante y ocultaba su agresividad con líneas sinuosas y redondeadas. Respecto de los motores, las descapotables italianas estaban dos escalones arriba de los competidores. En la segunda mitad de la década del 50 no había nada mejor en plaza que el 12 cilindros de Maranello, nacido para las carreras. Y con las carreras la California tenía mucho que ver, siendo una derivación directa de la berlinetta 250 GT Competición, la famosa Tour de France, de la que conservó casi inalterada la línea.

En el catálogo Ferrari había, por aquellos años, dos convertibles: la 250 GT Cabriolet, derivada de la coupé biplaza de Pininfarina, y la Spyder California, pariente más cercana de la berlinetta deportiva.

EMOCIONES FUERTES A CIELO ABIERTO

Dos vehículos de filosofía totalmente distinta: más elegante y confortable la primera, decididamente deportiva y destinada a los amantes de las emociones fuertes, y de

El interior de la 250 Spyder California.



Los motores tenían de 240 a 280 CV de potencia.

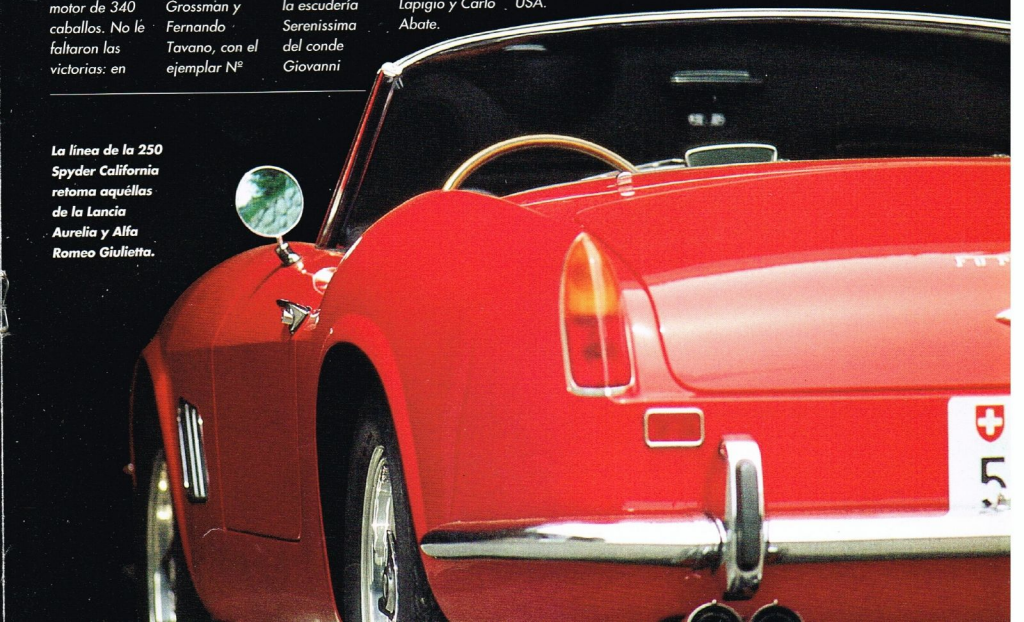
las carreras la segunda. El precio era el mismo: poco menos de diez mil dólares de entonces en la calle. En aquella época, las competidoras eran la Maserati 3500 GT Spider, la BMW 507 y la Mercedes 300 SL Roadster. El primer prototipo de la California vio la luz en diciembre de 1957 y fue armado, como todos los ejemplares siguientes, en la carrocería Scaglietti de Módena.

QUINTA ABSOLUTA EN LE MANS DE 1959

Derivada de la berlinetta Competición, la California no podía dejar de ser usada en pista. Se la podía pedir con carrocería completamente en aluminio y motor de 340 caballos. No le faltaron las victorias: en las 12 Horas de Sebring de 1959, Richie Ginther y Howard Hively se ubicaron novenos en la general y primeros en la categoría GT; y Bob Grossman y Fernando Tavano, con el ejemplar Nº 1451GT color plata, obtuvieron el quinto lugar en las 24 Horas de Le Mans del mismo año. Otra vez en Sebring, en 1960, la California de la escudería Serenissima del conde Giovanni Volpi di Misurata llegó primera en la categoría GT y octava absoluta, tripulada por Giorgio Scarlatti, Fabrizio Serena di Lapigio y Carlo Abate. En 1960, la California de Sturgiss-Schlesser logró el 11º lugar en Le Mans. Y en América, Bob Grossman conquistó el Campeonato Sport Cars USA.

FUE LUIGI CHINETTI QUIEN QUISO UN NUEVO SPIDER

Era un vehículo realizado para el mercado estadounidense, a pedido del importador Luigi Chinetti. Este primer ejemplar repetía fielmente, aun en el instrumental, al modelo Tour de France de 2,6 metros de distancia entre ejes.



La línea de la 250 Spyder California retoma aquéllas de la Lancia Aurelia y Alfa Romeo Giulietta.

LAS FERRARI DE PRODUCCION / 250 GT CALIFORNIA

FICHA TECNICA

(entre paréntesis los datos de la versión "paso corto" de 1960)

Motor: 12 cilindros en V de 60°, anterior y longitudinal; 73x58,8, cilindrada 2953,2 cm³; compresión 9,2-9,6:1

Distribución:	monoárbol (biárbol) por bancada
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo Weber 36 mm
Potencia:	220-240 (280) CV a 7.000 rpm
Dirección:	rosca sinfín y rollo
Frenos:	tambores (discos Dunlop)
Tracción:	delantera, cambio de 4 marchas
Cuerpo vehículo:	carrocería spider, 2 puertas, 2 asientos, en acero con puertas y capotes en aluminio: chasis tubular
Suspensiones:	delanteras independientes, traseras de puente rígido
Dimensiones:	4,40/1,65/1,40 (4,20/1,72/1,37) m
Paso:	(distancia entre ejes): 2600 (2400) mm
Peso:	1075 (1050) Kilos
Velocidad máxima:	250 (270) Km/h
Producción:	104 ejemplares desde 1958 a 1962

El parentesco con la berlinetta 250 Tour de France estaba en la mecánica, pero también en la linea, a la vez elegante y agresiva.

EN 1959 LLEGARON LOS FRENOS A DISCO DUNLOP

Respecto de la Tour de France, la California se diferenciaba sólo por la ausencia del techo rígido y por la tapa del baúl posterior, más amplia y más larga. El motor se ofrecía en una versión un poco menos potente, de 240 caballos, con una velocidad máxima de

DESDE EMANUELE DE SAVOIA A LITTLE TONY

Destinada a un público de élite, la California encontró sus clientes ideales en los "pimpollos" de sangre azul y los personajes del espectáculo con gustos refinados. Entre los primeros, se enamoró de ella el príncipe Vittorio Emanuele de Saboya, que, sin embargo, destruyó su California contra un plátano ginebrino. El cantante Little Tony, en cambio, estaba tan enamorado de su Ferrari descapotable que la llevó consigo hasta sobre el escenario y la hizo protagonista en una secuencia de una película, en la que humilla a un Mercedes SL.

225 o 240 Km/h, según las relaciones de caja elegidas por el cliente. Los cambios eran de cuatro velocidades y los frenos, a tambores; las suspensiones conservaban el esquema clásico de la época: independientes las ruedas delanteras, y puente rígido trasero. La producción de la California se inició al final del mismo 1957. Los primeros modelos se diferenciaban del prototipo sólo en pequeños detalles, en especial por el instrumental, que tenía relojes de diámetro más pequeño a lo largo de todo el tablero. En 1959 fueron adoptados los frenos a disco Dunlop en las cuatro ruedas, que permitieron un notable salto de calidad en la performance del auto. El Salón de Ginebra de 1960 fue testigo del gran cambio estético de la California, con la aparición de una versión de "paso corto", contemporánea de la sustitución de la berlinetta Tour de France por la nueva 250 GT, con una distancia entre ejes de 2400 mm.

LA CALIFORNIA MAS LINDA ES LA VERSION DE PASO CORTO

La línea de la Spyder se hizo así más esbelta y armoniosa, y todavía hoy esa versión se considera la más linda, *il capolavoro* (la obra maestra). Además de ser más corta, la versión de 1960 se diferencia por los faros suplementarios insertados en la parrilla (antes opcionales), por las uñas en los paragolpes y por la toma de aire en el capot, ubicada en una pequeña depresión. La potencia del motor, el tipo 168, subió a 280 CV y la velocidad máxima, con las relaciones más largas, a cerca de los 270 Km/h.

El número exacto de las California producidas es todavía objeto de discusión. En las fuentes oficiales consta un total de 104 unidades: 47 de "paso largo", incluyendo tres prototipos, y 57 de "paso corto".

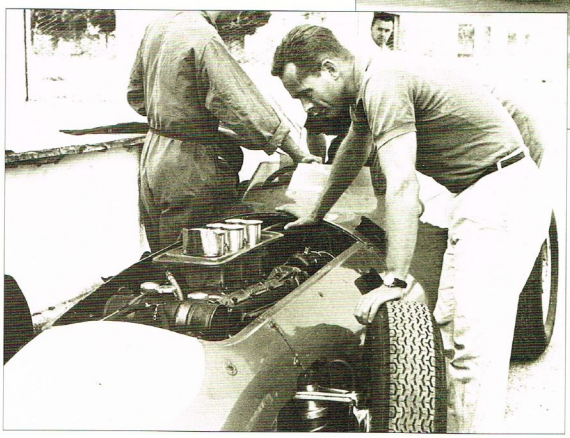
La Spyder California fue producida en versión "paso largo" y luego "paso corto". Los faros estaban cubiertos con cúpulas de plexiglás y las llantas (con rayos) eran marca Borrani.

LOS PILOTOS

Phil Hill, un americano en la corte de Ferrari

Fue el primer estadounidense que logró el Mundial de F1, en 1961.

Con el Cavallino ganó tres GP y tres 24 Horas de Le Mans.



Además de un gran piloto, Phil Hill era también un hábil mecánico.

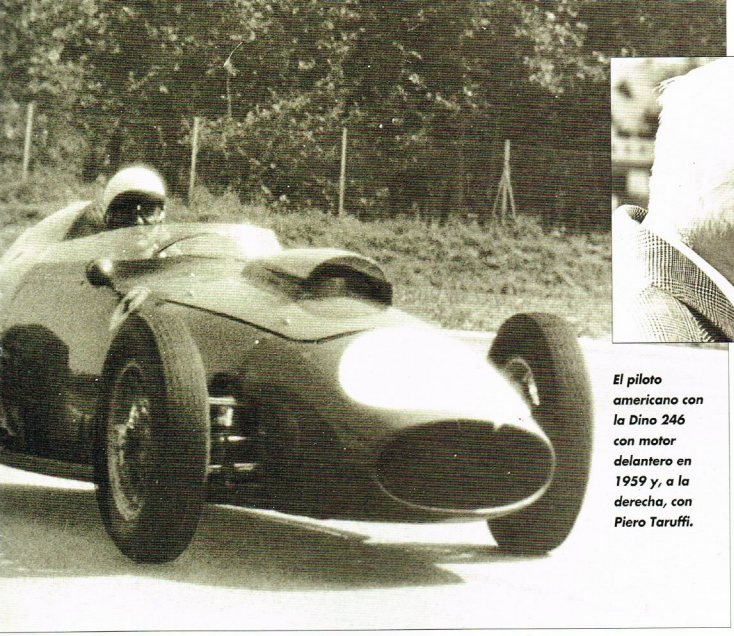
Un gran piloto y, al mismo tiempo, un personaje que no quedó en la memoria de los "hinchas". Tal vez por su carácter atípico, por su discontinua relación con el mundo de la velocidad, caracterizada por una finísima ironía. Sin embargo, Phil Hill, nacido en Miami (Florida) el 20 de abril de 1927, con la Ferrari ganó muchísimo: el título mundial de F1 en 1961, el primero logrado por un estadounidense, y tres ediciones de las 24 Horas de Le Mans en 1958, 1961 y 1962.

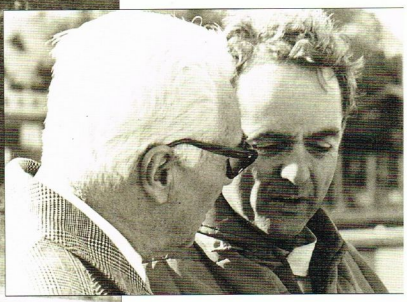
EN VEZ DE RECIBIRSE DE INGENIERO FUE MECANICO EN JAGUAR

Creció en California, y a pesar de estar destinado a un título de ingeniero, eligió muy pronto los autos: fue mecánico aprendiz en la fábrica Jaguar, en Inglaterra. Esa experiencia lo preparó para las primeras carreras en América: la primera victoria llegó justamente con un Jaguar, en 1950, y con su primera Ferrari, la 212 E Vignale, participó en la Carrera Panamericana. El segundo puesto obtenido en ella, en 1954, lo puso bajo la atenta mirada de Enzo Ferrari que, en 1955, lo contrató como piloto oficial.

A LA FERRARI EN 1955 COMO PILOTO DE SPORT PROTOTIPO

La relación con el Cavallino fue larga, pero raras veces feliz. Hill quería los GP, pero Ferrari lo destinó a las carreras de duración. Una especialidad en la que no tuvo rivales. Para hacerle cambiar de idea al Commendatore eligió la provocación: disputó el Gran Premio de Francia en el año 1958 con una Maserati. Enzo Ferrari se enojó, pero cedió: luego de una penitencia en Fórmula 2, en el Gran Premio de Alemania, lo promovió a la Fórmula 1, para las dos últimas pruebas de la temporada.





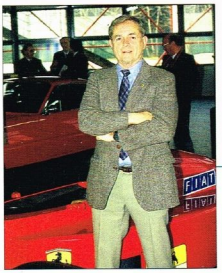
El piloto americano con la Dino 246 con motor delantero en 1959 y, a la derecha, con Piero Taruffi.

table en los GP. Pero para ganar una carrera mundialista tuvo que esperar hasta el Gran Premio de Italia de 1960. Fue el inicio de una fase decisiva, dramática y gloriosa. Al año siguiente llega primero en Bélgica, logra dos segundos, dos terceros y dos cuartos puestos.

En vísperas del Gran Premio de Italia, está luchando por el título. Tiene un único rival: Wolfgang Von Trips. Eran compañeros de equipo, manejaban las primeras monoplazas Ferrari con motor trasero: las Dino 156.

LA CARRERA DE PHIL HILL

Phil Hill (Miami, EE.UU., 20 de abril de 1927) fue el primer piloto estadounidense en ganar el título mundial, en 1961. Disputó 48 GP entre el 58 y el 64. Su balance en la F1 incluye tres victorias (Italia 60 y 61, Bélgica 61), 6 "pole position", 9 largadas en primera fila, 6 récords de vuelta, 2 segundos y 8 terceros puestos: un botín acumulado conduciendo las monoplazas de Maranello. A esto hay que agregar las 23 victorias con las Ferrari con ruedas cubiertas, incluyendo tres 24 Horas de Le Mans (1958, 61 y 62, siempre en pareja con el belga Olivier Gendebien).



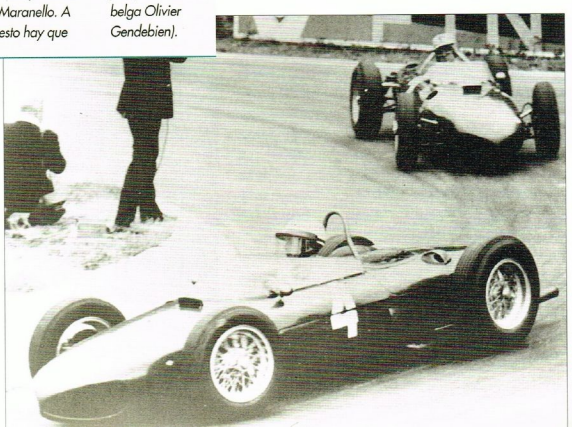
Phil Hill hoy y, a la derecha, con la 156, campeón mundial en 1961.

EN 1958 ES ESCUDERO DE HAWTHORN EN 1961 ES CAMPEON DEL MUNDO

Hill obtuvo dos terceros lugares y ayudó al coequiper Mike Hawthorn a ganar el título. Siguió corriendo y ganando con los prototipos, en pareja con el inseparable Olivier Gendebien, y participó en forma es-

1961: EL UNICO REAL ADVERSARIO ES SU COMPAÑERO DE EQUIPO

El piloto alemán era más joven y de alma caballerosa: ofreció su ayuda a Hill, postergando sus sueños de gloria. Para



siempre: Von Trips murió en la segunda vuelta, junto con trece espectadores.

Para Hill fue un triunfo amargo. Se quedó con el Cavallino, siguió ganando las carreras de duración (fueron 23 éxitos con las Ferrari de ruedas cubiertas). Guiada por él debutó la legendaria 250 GTO en Sebring, el 24 de marzo de 1962, siempre con Gendebien. En Fórmula 1 obtuvo un segundo lugar en Mónaco, pero su relación con la Ferrari, a pesar de tantas sonrisas, se agotó. "No era un hombre de clase excelsa", dijo de él Enzo Ferrari tiempo después.

Hill siguió a Carlos Chiti y a Rómolo Tavoni, que se fueron de la Ferrari para crear el ATS, auto que el piloto condujo sin suerte en cinco grandes premios de 1963.

Tiempo después, tuvo una aparición al volante de un Lotus-BRM y una temporada oscura con el Cooper Climax. Su último gran premio fue en México en el año 1964. Hill se alejó de las carreras de la máxima fórmula con el estilo de siempre. Volvió a California para dedicarse a restaurar muebles y, especialmente, automóviles de colección. En el fondo, esa fue la ocupación que, probablemente, más amó.

Phil Hill en el GP de Italia 1958.

Rómolo Tavoni, cinco años como virrey

Por 12 años fue uno de los hombres de confianza de Ferrari.

Desde 1957 hasta 1961 dirigió la sección de carreras y ganó 3 títulos en F1.

Rómolo Tavoni (a la derecha) en una foto reciente.

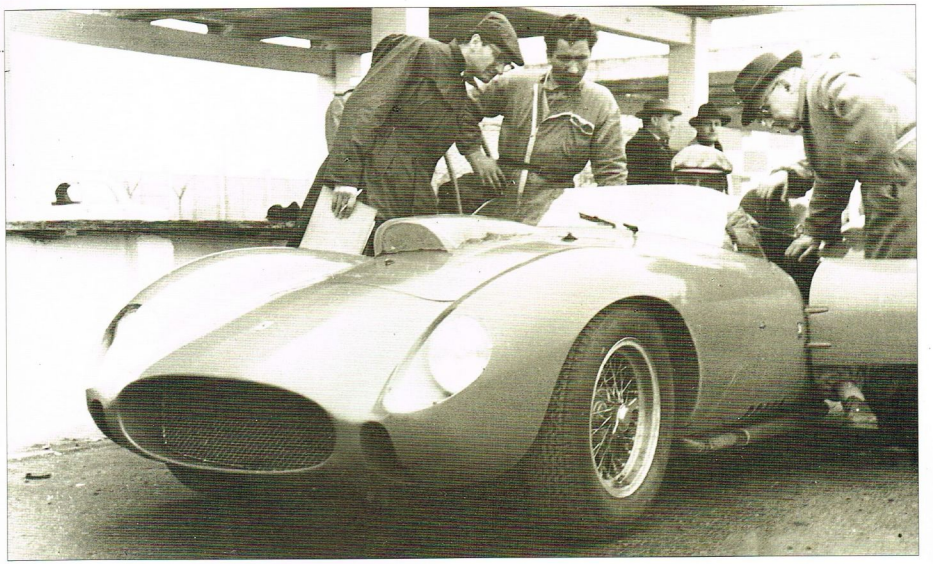
Una vida dedicada al automovilismo. Una larga, compleja relación con la Ferrari. Un extraordinario narrador de la aventura humana y profesional de Enzo Ferrari, con quien Rómolo Tavoni trabajó doce años.

La colaboración con el Cavallino nació de casualidad en los primeros días de 1950. Tavoni había trabajado cuatro años, de 1946 a 1949, en la Maserati como contador, ocupándose sólo en forma marginal de la actividad deportiva. Dejó ese trabajo para ingresar, a través de un concurso, al Banco de Crédito Italiano. Fue el director del banco quien lo envió a la Ferrari, por pedido del Commendatore Enzo, quien buscaba un secretario: "No quería ir; venía de la Maserati y creía que eso me iba a perjudicar.

ENTRA COMO SECRETARIO Y QUEDA COMO DIRECTOR DEPORTIVO

En aquella época no había término medio: Maserati o Ferrari, había que elegir."

Un Rómolo Tavoni joven, nuevo director deportivo, discute con Mike Hawthorn y Luigi Musso (con el casco blanco), en el GP de Italia 1957.



Rómolo Tavoni (el primero de la izquierda) durante una sesión de pruebas con la Dino 2000 S, en 1959.

LA CARRERA DE TAVONI

Rómolo Tavoni (Casinalbo, Módena, 30 de enero de 1926), llegado a Maranello como secretario de Ferrari en 1950, fue director deportivo de la escudería entre 1957 y 1961, años en que los autos modeneses conquistaron dos títulos mundiales para pilotos en Fórmula 1 con Hawthorn (58) y Phil Hill (61), y un título para constructores (61). Bajo su gestión las Ferrari de Gran Premio obtuvieron 10 victorias y 13 "pole positions". Entre 1962 y 1964 fue director deportivo de la ATS.

Luego de una charla de 50 minutos, obtuvo el empleo inmediatamente.

VIVIO EL GRAN MOMENTO DE LA SPORT TESTA ROSSA

Se transformó en la sombra discreta del gran jefe. A fines de 1956 la Ferrari tuvo que buscar un director deportivo que tomara el lugar de Eraldo Sculati, que había vuelto a su profesión de periodista en el *Paese Sera:* para Tavoni fue el momento del gran salto. Los autos modeneses corrían en todos lados: Fórmula 1, Mundial Sport, Granturismo. En 1957 llegó el título con los autos con ruedas cubiertas, y Fangio dominó en la Fórmula 1, justo con la Maserati. Revancha inmediata en 1958: Mike Hawthorn se coronó campeón del mundo, superando los velocísimos Vanwall: "Fue un año crítico, porque Musso y Collins murieron en pista y Ferrari estuvo a punto de interrumpir la actividad competitiva".

Tavoni permaneció como director deportivo hasta 1961. La Ferrari perdió por pocos puntos el título mundial 1959, ganado por Jack Brabham con Cooper. Nada fue bueno en 1960, pero el triunfo llegó al año siguiente, gracias a la primera Ferrari con motor trasero. Phil Hill se coronó campeón del mundo en Monza, pero otra vez la felicidad de la victoria fue opacada por una tragedia. Tuvo por protagonista a Von Trips, luego de dos vueltas del Gran Premio de Italia: su Ferrari chocó con el Lotus de Clark, salió de pista, mató a 13 espectadores, y Von Trips murió. Tavoni fue despedido de la Ferrari el 26 de octubre de 1961, a las 17.45. Despedido en el acto, junto con otros nueve directivos, incluido el proyectista Carlo Chiti. El motivo: una carta que ellos le enviaron a Enzo Ferrari, tras una escena pública que le hizo al propio Chiti la esposa del Commendatore, la señora Laura.

AL FINAL DE 1961 PASA A LA ATS JUNTO CON CARLO CHITI

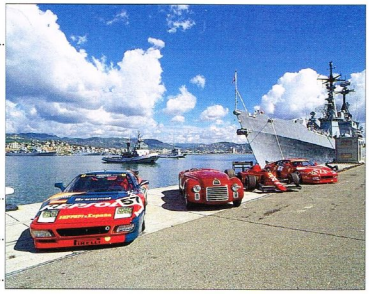
Tavoni siguió a Chiti a la ATS, pero el proyecto se diluyó en tres años por una serie de problemas económicos de los patrocinadores.

En 1965 pasó a la Oficina Deportiva del Automóvil Club Milano y en este rol contribuyó a la resurrección del circuito de Monza: nacieron carreras como los 1000 Km y las 4 Horas de Turismo, además de la Fórmula Monza. En 1993 asumió como delegado deportivo CSAI por la Lombardía.

LOS CLUBES

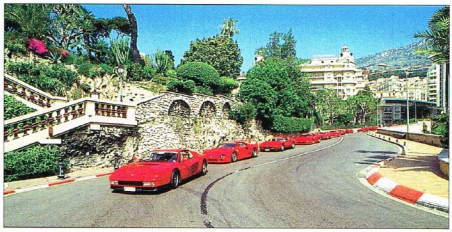
Ferrari Club Italia

Nacido en 1987, es el más importante y el único reservado para los propietarios de las deportivas del Cavallino.



Fue necesario esperar a 1987 para que, en Italia también, se formara un Ferrari Club nacional, así como existen en los mayores países europeos y en todo el mundo bajo los auspicios de la casa del Cavallino Rampante. El Ferrari Club Italia, desde el comienzo, fue el punto de referencia oficial para los propietarios de Ferrari en Italia.

El cargo de presidente honorario fue inmediatamente asignado a Enzo Ferrari, quien fue sustituido, luego de su muerte, por su hijo Piero.



Arriba, el encuentro "Marina Da 2", en La Spezia en 1994. A la izquierda, en Montecarlo sobre el trazado de Fórmula 1. Abajo, dos Ferrari 348 en las 24 Horas de Le Mans.

UNA ASOCIACION DE PROPIETARIOS Y PILOTOS

Los inscritos son casi 500, dueños de más de 700 Ferrari. Además de la organización de reuniones, una de las actividades más importantes del Club es la participación en las competencias para autos históricos o modernos. Asistidos por la Escudería Ferrari Club Italia, algunos socios participan en el Campeonato Europeo para autos históricos, en el Campeonato italiano GT Supercar o, como pasó en 1994, en las 24 Horas de Le Mans. Entre los mejores resultados obtenidos por el equipo de carreras del Ferrari Club Italia hay que recordar el título europeo de autos históricos logrado en 1988 por Corrado Cupellini, el éxito del siciliano Rory Parasiliti en la primera edición del campeonato italiano GT Supercar al volante de una F40 y el 11° lugar absoluto de la 348 GT Competición conducida por Alfonso d'Orléans-Borbón, Tomás Saldaña y Andreas Vilarino en las 24 Horas de Le Mans de 1994. Son dos las citas tradicionales del Club: el encuentro del Mugello a fin de octubre y el Gran Criterium Ferrari Club Italia, un trofeo que desde 1992 se asigna luego de una serie de pruebas de regularidad cronometradas.

A la izquierda, un desfile sobre el circuito francés Paul Ricard. Abajo, el encuentro del Mugello 1991.

LA DIRECCION

Ferrari Club Italia, Via Abetone Inferiore 4, 41053 Maranello (Mo). Italia. Teléfono 0039 (536) 949263 (secretaría del Club). Cuota de inscripción anual: 350 mil liras (unos 200 dólares). Sólo se pueden inscribir los dueños de una Ferrari y hay que ser presentado por dos socios. Por su carácter oficial, el Ferrari Club Italia tiene su sede social directamente en la Ferrari, en el interior de la fábrica. El presidente es Sergio Cassano.

AUTOMOBILIA

El Cavallino en casa

Una mesita de luz hecha con un neumático de F1.

El cubre-eje de una rueda transformado en cenicero.

En casa de un verdadero hincha de Ferrari no pueden faltar objetos que fueron piezas originales de autos de la casa modenesa. Como la mesita de luz neumático o el cubre-eje cenicero.

Muchas veces en las casas de los hinchas apasionados de Ferrari pueden encontrarse objetos, más o menos raros, que recuerdan a sus poseedores el mundo del Cavallino. Tener en el living hogareño una parte del mito, una pieza que perteneció a una verdadera Ferrari, es para muchos aficionados un sueño. Pero ese sueño es perfectamente realizable.

La idea es verdaderamente simple: se toma, por ejemplo, un neumático usado por el equipo de carreras de Ferrari en la Fórmula 1 y se lo transforma en una mesita para el living o en una mesa de luz para el dormitorio.

Para ello, lo primero que hay que hacer es conseguir un neumático original, con la historia sobre su uso en carrera o en prueba y con el nombre del piloto y del auto que lo utilizaron. Luego hay que lustrarlo, valiéndose de los productos que se venden normalmente en los comercios de accesorios para mantener limpios los neumáticos de los vehículos; también se pueden resaltar la marca y las medidas en relieve con un marcador u otro procedimiento similar.

Luego se debe elegir el cristal que se apoyará sobre el neumático, de forma que sea la base de la mesita. La medida del cristal puede variar: se puede elegir un diámetro mayor si la mesita se utilizará en el living, o menor si servirá como mesa de luz, al lado de la cama.

Normalmente se utiliza el neumático posterior, que tiene un diámetro de casi setenta centímetros. Si se opta por la mesita de luz, el cristal puede trabarse en la parte interior de la rueda, precisamente como si fuese una llanta.

Si se elige la versión para el living, el vidrio puede medir hasta un metro de diámetro, y se apoyará directamente sobre el caucho.

CON POCO GASTO SE CREA UN ORIGINAL CENICERO

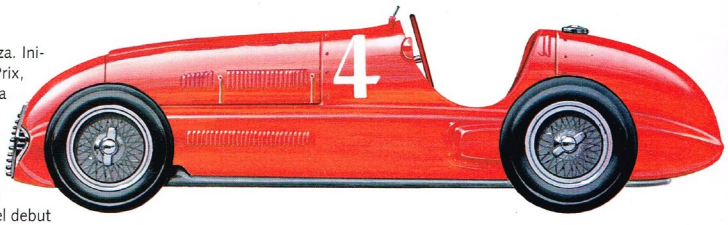
Más simple y mucho más chico es el cubre-eje de una vieja Ferrari, transformado en cenicero. Es suficiente tomar un cubre-eje fijador de las clásicas ruedas de rayos Borrani y usarlo invertido, luego de haberlo lustrado cuidadosamente.

Para mejorar la apariencia, se puede llevar la pieza a un tornero y pedirle que pula la parte interna.

QUIEN LOS HACE

La mesita F1 y el cenicero fueron realizados por el negocio Funny Car (Via Traù 2, Milano, teléfono: 0039 (2) 6880494). El precio de la mesita de luz es de 300 mil liras (unos 170 dólares) si el neumático es de cualquier escudería, pero asciende mucho si perteneció realmente a una Ferrari. El cenicero no supera las 100 mil liras (56 dólares), pero el precio varía según la dificultad para conseguirlo.

1948 125 F1: LA PRIMERA MONOPLAZA



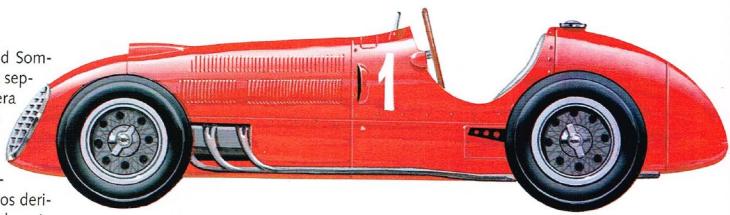
Fue la primera Ferrari monoplaza. Inicialmente denominada Gran Prix, sólo posteriormente fue llamada F1. La 125 de competición apareció en el GP de Italia de 1948, el primero de posguerra. El motor, sobrealimentado con un compresor volumétrico, era un V12 a 65° de 1500 cm³. En el debut del circuito Parco del Valentino, en Turín, la 125 F1 largó en primera fila y obtuvo el tercer lugar con Raymond Sommer. En manos de Nino Farina ganó en el Circuito del Garda.

Motor: 12 cilindros en V de 60°, delantero longitudinal, 55x52,5 mm, 1496,8 cm³, compresión 6,5:1, monoblock en aleación liviana

Distribución:	monoárbol a la cabeza (biárbol en 1949)
Alimentación:	un carburador, compresor volumétrico
Potencia:	230 CV a 7000 rpm (260-289 en 1949)

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	delanteras independientes, traseras semiejes basculantes (De Dion en 1950)
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas (4 en 1949)
Peso:	700 kilos
Performance:	velocidad máxima cerca de 260 Km/h

1948 166 F2: DEBUTA LA FORMULA 2



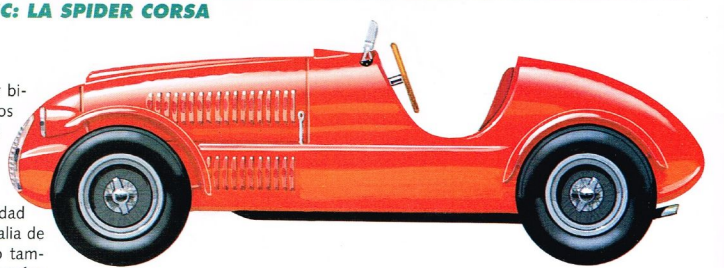
Debutó ganando, con Raymond Sommer, el GP de Florencia el 26 de septiembre de 1948. Fue la primera Ferrari proyectada específicamente para los reglamentos de Fórmula 2. Fue pariente cercana de la 125 F1, de la que heredó el chasis. El motor de dos litros derivó de la 159. La potencia, inicialmente de 155, llegó a 160 CV en 1950. El puente rígido con elásticos fue sustituido en 1950 por un De Dion más moderno y eficaz. La 166 F2 corrió hasta 1951.

Motor: 12 cilindros en V de 60°, delantero y longitudinal, 60x58,8 mm, 1995 cm³, compresión 11:1, monoblock en aleación liviana

Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores Weber 32 mm
Potencia:	155 CV a 7000 rpm (160 en 1950)

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	delanteras independientes, trasera puente rígido (De Dion en 1950)
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas (4 en 1950)
Peso:	550 kilos
Performance:	velocidad máxima cerca de 235 Km/h

1948 166 SC: LA SPIDER CORSA



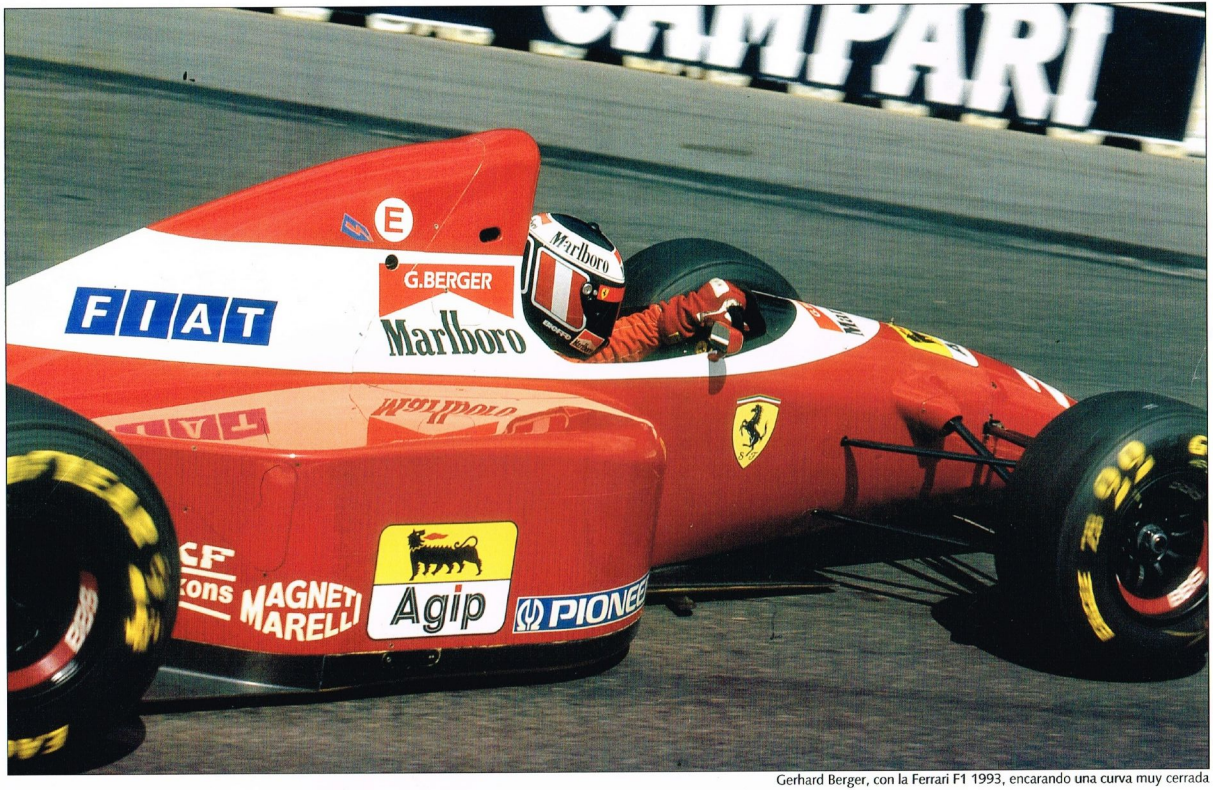
De la 166 F2 derivó un spider biplaza con faros y guardabarros de tipo motociclístico que, en ocasión de las carreras de Fórmula 2, podían desmontarse. Fue bautizada SC, Spider Corsa, y dominó con facilidad a los Simca-Gordini y a la Cisitalia de F2, teniendo mayor peso pero también mayor cilindrada. El motor fue pariente cercano de aquel de la 166 F2, pero con casi 20 caballos menos de potencia. Hasta Tazio Nuvolari la utilizó.

Motor: 12 cilindros en V de 60°, delantero y longitudinal, 60x58,8 mm, 1995 cm³, compresión 11,5:1, monoblock en aleación liviana

Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 32 mm
Potencia:	130 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. de puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas
Frenos:	tambores
Peso:	500 kilos
Performance:	velocidad máxima cerca de 225 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI



Gerhard Berger, con la Ferrari F1 1993, encarando una curva muy cerrada

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

348 Spider, la hermosa descapotable del Cavallino de 1995

F40 Le Mans, crónica y escenario de una carrera brevísima

F1 '88, Gerhard Berger cuenta el desafío con el McLaren-Porsche

La historia de Enzo Ferrari, sus primeros años en Turín y Milán